STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 65561
1 december 2016

Bushalte Ginnekenweg

Gemeente Breda

Ter hoogte van huisnummers 90 .

DV16VB2857 d.d. 1 december 2016.

Burgemeester en wethouders van Breda

Gelet op:
De bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de Algemene wet bestuursrecht;

Het Algemeen Mandaatbesluit Breda 2016, vastgesteld door burgemeester en wethouders op 28 juni 2016, van kracht geworden op 6 juli 2016, inzake de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten.

Overwegende:
Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor de onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Uit het oogpunt van:
- Het verzekeren van de veiligheid op de wegen
- Het beschermen van de weggebruikers en passagiers

Is het gewenst om
In verband met de nieuwe dienstregeling en gewijzigde routes van de bussen op de Ginnekenweg een bushalte te realiseren. De bushalte komt ter hoogte van Ginnekenweg 90. Een en ander zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende tekening ‘Ginnekenweg’ met tekeningnummer 300671.

Motivering
Wijziging buslijn door het Ginneken

In verband met de gewijzigde dienstregeling welke op 11 december 2016 ingaat krijgen een aantal buslijnen een gewijzigde route in Breda. In Breda is Arriva verantwoordelijk voor het busvervoer. Arriva heeft het gehele buslijnennet Breda doorgelicht en geanalyseerd op performance, prestaties en effectiviteit. Ritten en dienstregeling-uren zijn afgezet tegen vervoerde reizigersaantallen, gedifferentieerd naar tijd en ruimte. Hieruit kwam naar voren waar extra kansen liggen, maar ook waar het OV slecht scoort. Arriva, die van de provincie de bevoegdheid heeft gekregen het OV in de Brabantse concessies verder de ontwikkelen, heeft vervolgens een vernieuwd lijnennet Breda ontworpen op basis van :

1) Resultaten analyse zoals hierboven aangegeven
2) Klachten en wensen van reizigers
3) Zo goed mogelijk kansen benutten en beantwoorden aan de vervoervraag; waar deze lager ligt beschikbare middelen selectief inzetten en creatieve oplossingen bedenken
4) Wensen gemeente Breda: proef met alternatieve kleinschalige wijkbus en OV-ontsluiting van vrijetijdscomplex Breepark

Het lijnennet in Breda-zuid en -zuidoost is door structurele oorzaken moeilijk vorm te geven, waardoor de opbouw van het busnetwerk steeds niet optimaal is. Dit heeft te maken met de oppervlakte-ontsluiting

in combinatie met de wegenstructuur en ruimtelijke lay-out van de wijken. Het is onmogelijk het ideale model te bereiken met 2 buslijnen die strakke, centrale routes midden door de wijken volgen. In de praktijk is er sprake van meerdere lijnen waarvan vele maar matig presteren, een enkele ronduit slecht. Er was een saneringsslag nodig, maar zoveel mogelijk met behoud van netwerk-kwaliteit in de termen van een evenwichtige balans tussen exploitatiekosten en (verwachte) reizigersaantallen.

Lijn 7 naar Ginneken zoals die de laatste jaren reed, functioneerde slecht. Er werden weinig reizigers vervoerd. Dit komt mede door de grote lusvormige busroute in één richting die busgebruik voor reizigers ingewikkelder, tijdrovender en onaantrekkelijker maakt. De éénrichtingslus vindt grotendeels zijn oorzaak in de aard en opbouw van de (historische) wegenstructuur in Ginneken. Omdat Arriva ook lijn 6 op het traject station – Keizerstraat - Fatimastraat – IJpelaar – Nieuw Wolfslaar wilde saneren en vervangen door hogere (spits-)frequenties van een streeklijn aldaar, heeft men besloten lijn 7 geheel om te vormen door goed functionerende en geschikte lijngedeeltes van de ‘oude’ lijn 6 en 7 te combineren tot een vernieuwde lijn 7 met een vernieuwde route. Dit betekent dat lijn 7 voortaan in 2 richtingen over de Ginnekenweg en Prins Hendrikstraat rijdt, waar dit vroeger uitsluitend in de zuid-noord richting was. Er ontstaat een normale, doorgaande busroute in 2 richtingen. Daardoor zijn nu ook bushaltes nodig in de andere richting, van noord naar zuid. Voor de locatie hiervan is gezocht naar plekken zo dicht mogelijk bij de haltes die er al liggen, in de tegenrichting.

Omdat de afstand tussen de (bestaande) halte aan de Wilhelminastraat en de (nieuwe) halte aan de Prins Hendrikstraat zo’n 800 meter is, is het noodzakelijk een nieuwe halte te situeren op Ginnekenweg. Deze zou gesitueerd moeten worden op het centrale gedeelte van de Ginnekenweg (gedeelte van de Ginnekenweg tussen de Zandbergweg (noordzijde) de Franklin Rooseveltlaan). Daardoor wordt de loopafstand beperkt tot zo’n 400 meter.

Algemene voorwaarden haltes

De locaties van de nieuwe haltes wordt zodanig gekozen dat zoveel mogelijk voldaan kan worden aan de volgende criteria:

- de halte ligt zo centraal mogelijk c.q. de loopafstanden van en naar de halte zijn voor de omwonenden zo kort mogelijk;
- de halte is ruimtelijk gezien goed inpasbaar in de situatie ter plaatse (er moet rekening worden gehouden met in-/ uitritten, bochten, mogelijkheid tot het plaatsen van een abri, goede afwatering bij toepassen van hoge stoeprand);
- de halte is goed en veilig bereikbaar voor voetgangers;
- de halte heeft in de praktijk geen verkeersonveilige situaties tot gevolg (stilstaande bus in relatie tot het aanwezige auto- en fietsverkeer);
- de locatie van de halte wordt zodanig gekozen dat geen of een zo min mogelijk aantal parkeerplaatsen verloren gaan.
- Halteparen liggen zoveel mogelijk tegenover elkaar.

Bussen moeten ongehinderd kunnen halteren om passagiers veilig in en uit te kunnen laten stappen. Door het parkeerverbod kan de bus naast het trottoir stoppen en kunnen passagiers direct uitstappen op het trottoir. Op deze manier is hun veiligheid gewaarborgd.

Ruimtelijke inpassing en verkeersveiligheid

Op het centrale gedeelte van de Ginnekenweg is met bovengenoemde algemene voorwaarden naar bushaltes gezocht naar een locatie voor de nieuwe halte. Omdat halteparen bij voorkeur vlak bij elkaar moeten liggen en de centrale ligging op de Ginnekenweg een belangrijke voorwaarde is, kwam hierbij een locatie net voor of na de Komeetstraat naar voren. Voor de situering van de nieuwe bushalte zijn de locaties ten noorden van de Komeetstraat ter hoogte van Ginnekenweg 90 en ten zuiden van de Komeetstraat, ter hoogte van Ginnekenweg 92-94 onderzocht. De halte kan op beide locaties ruimtelijk ingepast worden. Te hoogte van Ginnekenweg 90 zou hierdoor één parkeerplaats komen te vervallen. Ter hoogte van Ginnekenweg 92-94 zou de in- en uitrit die momenteel niet in gebruik is komen te vervallen. Ruimtelijk gezien zijn beide locaties mogelijk.

Verkeersveiligheid

Bij het bepalen van de locaties is gekeken naar de verkeersveiligheid. Halteren door de bus direct voor het kruispunt, ter hoogte van Ginnekenweg 90, zal in de praktijk minder verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengen dan direct na het kruispunt. Omdat de bus op de rijbaan halteert zal het achteropkomende verkeer moeten wachten. Voor weggebruikers komende uit de Komeetstraat blijft het dan mogelijk om de Ginnekenweg op te rijden. Het overzicht op de weg blijft immers goed, er kan enkel verkeer komen uit het zuiden, het verkeer uit het noorden wacht achter de bus.

Als de bus halteert voorbij de Komeetstraat, ter hoogte Ginnekenweg 92-94, moet het verkeer achter de bus wachten en staat het opgesteld op het kruisingsvlak. De Komeetstraat zou hiermee geblokkeerd worden. Verkeer dat vanuit de Komeetstraat op wil rijden heeft slecht zicht op het verkeer komende uit het zuiden. Dit kan verkeersonveilige situaties opleveren.

In het kader van de verkeerveiligheid prevaleert de locatie ter hoogte van Ginnekenweg 90 boven die ter hoogte van Ginnekenweg 92-94.

Afstand bedrijven en woningen

Bij het situeren van bushaltes is het uitgangspunt van de gemeente dat een locatie voor een bushalte ter hoogte van een bedrijf prevaleert boven een locatie voor een woning. De gemeente vindt dat de aantasting van de woon- en leefomgeving door de aanleg van een bushalte ter hoogte van een woning groter dan ter hoogte van een bedrijf. In dit kader is het gebruik van het huisnummer 90 en de huisnummers 92 en 94 in kaart gebracht. Hiervoor is het bevolkingsregister en het register van de Kamer van Koophandel geraadpleegd.

Ginnekenweg 90 heeft vier adressen namelijk Ginnekenweg 90, Ginnekenweg 90 A, Ginnekenweg 90 BIS, en Ginnekenweg 90C. Ginnekenweg 90 en Ginnekenweg 90C betreffen de begane grond. Op Ginnekenweg 90 is het bedrijf Eetcafé de Komeet gevestigd. Op Ginnekenweg 90 C is het Knipcafé gevestigd. Op de begane grond is dus geen bewoning. Op Ginnekenweg 90A is één persoon ingeschreven en op Ginnekenweg 90BIS staan vier personen ingeschreven.

Ginnekenweg 92 en 94 vormen samen één pand en dat wordt momenteel verbouwd van autogarage naar 4 woningen. De woningen zijn vooralsnog niet bewoond. Uit de tekeningen die gevoegd zijn bij de WABO vergunning, voor de activiteit bouwen, blijkt dat er vier appartementen worden gerealiseerd. Op de begane grond zal één woonunit gerealiseerd worden. Op de eerste verdieping zal ook één woonunit gerealiseerd worden. Op de tweede verdieping zullen twee woonunits gerealiseerd worden (deze woningen beslaan ook de derde verdieping). Het betreft hier ruime woonunits die bedoeld zijn voor bewoning door meerdere personen. Op Ginnekenweg 92 en 94 zullen dus waarschijnlijk ongeveer 8 personen komen te wonen. Waarbij de begane grond dus ook bewoond zal zijn.

De fysieke afstand van de bushalte ten opzicht van de bebouwing is op beide locaties nagenoeg gelijk. Hierin zijn de twee locaties gelijk.

Gezien het gebruik van de panden, waarbij het pand Ginnekenweg 92 en 94 op de begane grond wordt bewoond, vindt de gemeente de aantasting van de privacy bij het pand Ginnekenweg 92 en 94 groter dan bij Ginnekenweg 90. Het college heeft hierbij gewicht toegekend aan de belangen van de bewoners, met name de bewoners op de begane grond, die vanwege de korte afstand van de bushalte tot de voordeur en ramen van hun woningen geconfronteerd zullen worden met, vanuit de woning visueel en auditief waarneembare, onbekende personen die zich direct voor de woning ophouden. Een en ander is van grote invloed op de directe woon- en leefomgeving en kan bij bewoners gevoelens van onveiligheid met zich meebrengen. De locatie Ginnekenweg 90 prevaleert in dit kader dan boven de locatie ter hoogte van Ginnekenweg 92 en 94.

Afweging locaties

Gezien de verschillende argumenten, centrale locatie, halteparen zoveel mogelijk tegenover elkaar, verkeersveilige inpassing en aantasting privacy komt de locatie ter hoogte van Ginnekenweg 90 uit de verschillende afwegingen als meest geschikte locatie naar voren. De halte aan de Ginnekenweg betreft geen overstaphalte en geen halte waar grote groepen (zoals scholieren) gebruik van maken. De tijd dat de bus bij de halte stilstaat is daardoor beperkt. De halte wordt niet uitgerust met een bushokje maar slechts met een haltepaal. Er zijn geen grote objecten die continu het zicht bepalen of beperken.

Inrichting bushalte
Bussen moeten ongehinderd kunnen halteren om passagiers veilig in en uit te laten stappen. Door het plaatsen van bord L3, bushalte wordt aangegeven dat er een bushalte is. Over de lengte van de bushalte wordt een blokmarkering aangebracht. Ter hoogte van de blokmarkering is een stopverbod van kracht. Door het stopverbod kan de bus naast het trottoir stoppen en kunnen buspassagiers direct in- en uitstappen op het trottoir. Een en ander zoals opgenomen op de bij dit besluit behorende tekening 'Ginnekenweg' met tekeningnummer 30067.

Belangenafweging
Het openbaar vervoer heeft zowel een mobiliteitsfunctie als een sociale functie. Het openbaar vervoer heeft een mobiliteitsfunctie voor een bereikbare en leefbare stad. Verschillende delen van de stad moeten goed en snel bereikbaar zijn. Tevens is er een sociale functie, voor degenen die geen andere mogelijkheid van vervoer hebben moet het ook mogelijk zijn zich te kunnen verplaatsen van de ene plaats naar de andere. Openbaar vervoer is voor veel inwoners een belangrijke voorwaarde om deel te kunnen nemen aan het maatschappelijke leven. Busroutes krijgen betekenis door de haltes die er langs liggen.

De nieuwe halte zal gerealiseerd worden ter hoogte van Ginnekenweg 90. In de motivering is onderbouwd waarom dit de beste locatie is. De gemeente is zich bewust van het feit dat een bushalte in de nabijheid van de woning of bedrijf als onprettig kan worden ervaren. In de woonwijk Ginneken is het onmogelijk bushaltes zo te plaatsen dat zij niet in de invloedssfeer van woningen of bedrijven liggen. Een bushalte moet immers juist liggen op plekken waar deze voor zo veel mogelijk mensen bereikbaar is. Bij de situering van bushaltes wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met hinder voor de omgeving.

Bij het plaatsen van bushaltes zoekt de gemeente naar de best mogelijke locatie met zo min mogelijk overlast voor omwonenden en gebruikers van omliggende panden. De bewoners en gebruikers van de panden die in de buurt liggen zullen wellicht het gevoel hebben dat hun privacy aangetast wordt. De gemeente moet echter het algemeen belang van een goede vervoersvoorziening voor een bereikbare en leefbare stad afwegen tegen de belangen van individuele omwonenden en gevestigde bedrijven.

Ingevolge vaste jurisprudentie moet het college bij de beslissing omtrent de situering van een bushalte alle daarbij betrokken belangen afwegen, in het bijzonder het belang van de verkeersveiligheid, het belang van een doelmatige verdeling van halteplaatsen, het belang van al dan niet gehandicapte passagiers en het belang van omwonenden. (Onder andere Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 24-10-2012, 201109066/1/A3 en 31 juli 2013, 201207669/1/A3).

Uit vaste jurisprudentie blijkt dat de gemeente een ruime beoordelingsmarge heeft bij het nemen van een verkeersbesluit. De gemeente moet hierbij de verschillende belangen tegen elkaar afwegen. Verkeerskundig gezien en qua verkeersveiligheid is de halte het best inpasbaar ter hoogte van huisnummer 90. Daarnaast kiest de gemeente er bij voorkeur voor om de halte niet voor woningen te situeren maar eerder voor een bedrijfspand. De gemeente vindt de aantasting van de privacy kleiner bij een bedrijf dan bij een woning. Derhalve heeft de gemeente na afweging van de diverse belangen ervoor gekozen de halte voor Ginnekenweg 90 te situeren. De gemeente heeft het algemeen belang, om bovengenoemde redenen (veiligste en beste locatie), laten prevaleren boven de individuele belangen van omwonenden en gevestigde bedrijven.

Niet is gebleken dat belanghebbenden onevenredig worden benadeeld dan wel dat door de te nemen maatregelen een onduidelijke verkeerssituatie zou ontstaan.

Gehoord
Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is overleg gepleegd met de politie Breda.

Besluiten
I. Het bord L3, bushalte, ter hoogte Ginnekenweg 90, te plaatsen. Ter hoogte van de bushalte wordt een blokmarkering aangebracht, ter hoogte van de blokmarkering is een stopverbod van kracht.
II. Een en ander overeenkomstig tekening, ‘Ginnekenweg’ met tekeningnummer 300671 welke onderdeel uitmaakt van dit besluit.
III. De datum van openbaarmaking van dit verkeersbesluit te bepalen op 1 december 2016.

Breda, 1 december 2016.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Breda,

namens dezen,

Medewerker beleid & advies

A.Kuijpers.

Ter inzage
Het verkeersbesluit is voor een ieder in te zien via www.officielepublicaties.nl en www.overheid.nl.
Nadere informatie kan worden ingewonnen bij Dhr. R. Slond via telefoonnummer 14 076.

Bezwaar
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, hiertegen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan het college van Burgemeester en Wethouders van Breda, Postbus 90156, 4800 RH Breda. Het maken van bezwaar schorst niet de werking van dit besluit.

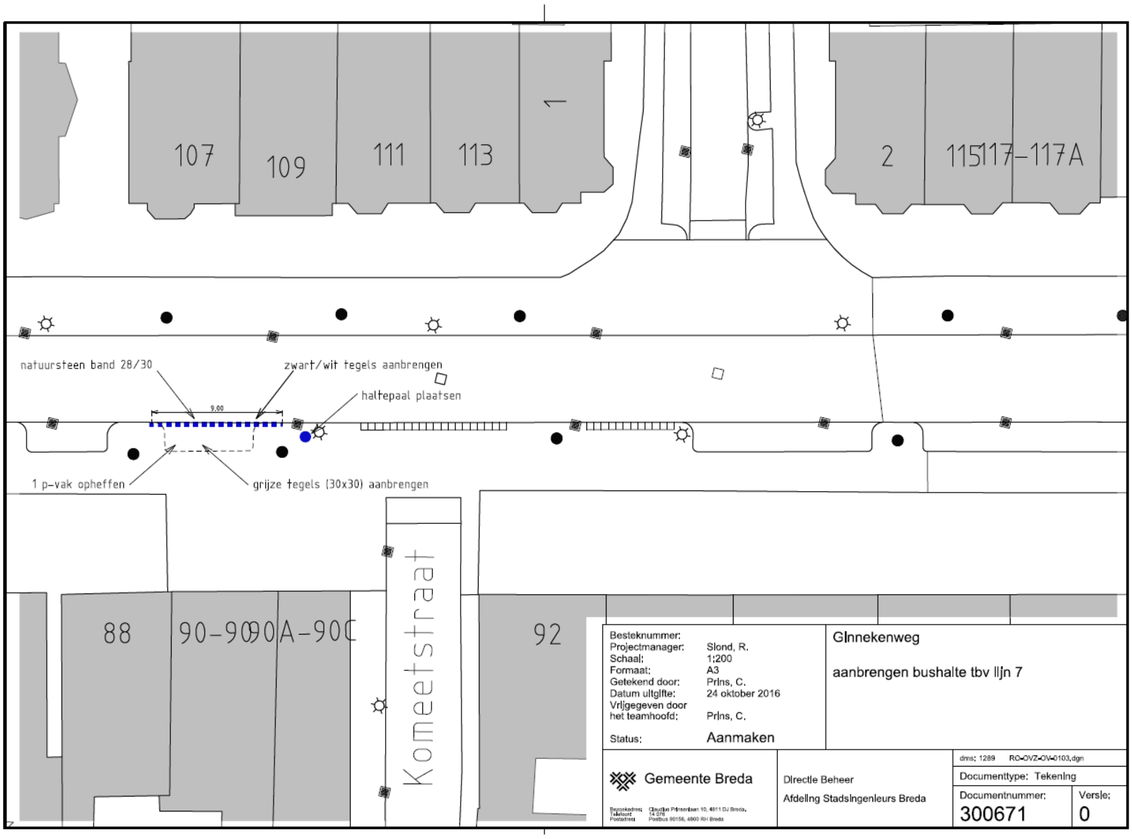
Het bezwaarschrift moet ten minste bevatten:

a. naam en adres
b. de dagtekening
c. omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift gericht is; Verkeersbesluit ‘Ginnekenweg’
d. de gronden van het bezwaar

U wordt verzocht, indien mogelijk, een kopie van het besluit waartegen het bezwaar is gericht, mee te zenden.

Indien een bezwaarschrift is ingediend kan bij de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen het rechtsgebied waar de indiener van het bezwaarschrift zijn woonplaats heeft, een verzoek worden gedaan tot het treffen van een voorlopige voorziening (waaronder schorsing) indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Voor de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Bijlagen onderdeel uitmakend van dit besluit
Tekening ‘Ginnekenweg’ met tekeningnummer 300671.



107
109
111
113
1
2
115
117–117A
natuursteen band 28/30
zwart/wit tegels aanbrengen
9.00
haltepaal plaatsen
1 p-vak opheffen
grijze tegels (30x30) aanbrengen
88
90–90
90A–90C
Kometstraat
92
Besteknummer:
Projectmanager: Slond, R.
Schaal: 1:200
Formaat: A3
Getekend door: Prins, C.
Datum uitgifte: 24 oktober 2016
Vrijgegeven door het teamhoofd: Prins, C.
Status: Aanmaken
Ginnekenweg
aanbrengen bushalte tbv lijn 7
Gemeente Breda
Bezoekadres: Claudius Prinsenlaan 10, 4811 DJ Breda.
Telefoon: 14 076
Postadres: Postbus 90156, 4800 RH Breda
Directie Beheer
Afdeling Stadsingenieurs Breda
dms: 1289 RO-OVZ-OV-0103.dgn
Documenttype: Tekening
Documentnummer: 300671
Versie: 0